

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Perkembangan negara-negara di dunia pasca perang dunia I dan II terlihat sangat signifikan, sehingga mendorong suatu peningkatan akan suatu kebutuhan kerjasama internasional, yang lebih umum disebut dengan hubungan internasional¹, yaitu suatu bentuk akan kerjasama serta komunikasi formal yang diakui bagi Negara-negara di dunia, dengan tujuan sebagai pengatur, penertib dan pemelihara hubungan internasional. Hubungan internasional ini terjalin karena adanya suatu aturan yang terdapat dalam hukum internasional², dengan aturan hukum internasional menjadikan kerjasama antar negara lebih aman serta semakin terjamin dalam hal masing-masing perlindungan terhadap setiap hak dan kewajiban.

Usaha-usaha untuk menjalin kerjasama internasional telah ada sejak 1902 yang digagas oleh Liga Bangsa-Bangsa yang menghendaki kodifikasi hubungan internasional dengan adanya hukum kebiasaan internasional.³ Bentuk usaha kerjasama internasional mulai ramai

¹ Hata, **Hukum Internasional : Sejarah dan Perkembang Pasca Perang Dingin**, Setara Press, Malang, 2012, hlm 9..

² Mochtar Kusumaatmadja, **Pengantar Hukum Internasional**, P.T Alumni, Bandung, 2003, hlm. 4.

³ Pasal 38 ayat 1, Statuta Mahkamah Internasional, hukum kebiasaan Internasional adalah kebiasaan internasional yang merupakan kebiasaan umum yang diterima sebagai hukum. kebiasaan internasional dapat dikatakan sebagai sumber hukum jika kebiasaan internasional tersebut bersifat umum, dan kebiasaan tersebut diterima oleh umum sebagai hukum.

dilakukan oleh berbagai Negara baik dari segi ekonomi, budaya, politik, pendidikan, hingga bidang penerbangan.

Negara dengan status berdaulat merupakan arti bahwa Negara itu memiliki kekuasaan yang tinggi (*supreme authority*) dimana Negara tersebut terbebas dari sebuah kekuasaan oleh negara lain. Wilayah sendiri mencakup pada wilayah di ruang udara dan bagian di atas nya. Ruang udara menjadi sebuah kedaulatan dari suatu Negara adalah hal yang sifatnya utuh dan juga penuh.

Pembahasan perkembangan kedaulatan di ruang udara ada sejak tahun 1910 yang kemudian baru tahun 1919 dengan terjadinya Konvensi Paris 1919 terkait kedaulatan udara di ruang udara pertama kalinya ditetapkan yang kemudian disusul oleh usaha-usaha Negara memasukkan prinsip-prinsipnya ke dalam undang-undang nasionalnya.⁴ Konvensi Chicago 1944 mencantumkan kembali dan menegaskan apa yang tercantum dalam Konvensi Paris 1919 tentang Kedaulatan Ruang Udara.

Kedaulatan menjadi suatu unsur dari eksistensi akan sebuah Negara. Dalam pandangan ilmu bahasa, sebuah kedaulatan dapat didefinisikan menjadi kekuasaan paling tinggi dari pemerintahan suatu negara, suatu daerah, ataupun wilayah. Dari segi ilmu tata negara, kedaulatan diartikan oleh Pathiana menjadi kekuasaan setinggi tingginya yang bersifat mutlak, bulat serta utuh, sehingga tidak akan bisa dibagi-bagi, sehingga tidak bisa diberikan kekuasaan lain di bawah nya. Tetapi

⁴ Priyatna Abdurrasyid, **Kedaulatan Udara di Ruang Udara**, PT Fikahati Aneska, Jakarta, 2003 hlm. 19.

dalam sebuah perkembangan selanjutnya, dapat terjadi perubahan arti dan makna dari kedaulatan negara.⁵

Perkembangan konsep kedaulatan Negara setelah Konvensi Chicago 1944, mengalami beberapa tahap, salah satunya adalah tahap mengenai Konferensi Internasional mengenai Penerbangan Sipil (*The International Civil Aviation Conference*) yang kemudian melahirkan salah satu organisasi internasional yang berkaitan dengan penerbangan Sipil atau lebih dikenal dengan (*International Civil Aviation Organisation/ICAO*).⁶ Untuk suatu penerbangan yang teratur diharuskan ada izin terlebih dahulu, dalam situasi ini hak masing-masing Negara diakui untuk mendapatkan perlindungan penerbangan nasionalnya.

Indonesia sebagai Negara berdaulat tentunya memiliki kedaulatan secara utuh termasuk ruang udara di atas wilayah teritorial nya, mulai sabang sampai merauke dan ruang udara di atas nya,⁷ hal ini tidak berlaku sama untuk wilayah kepulauan Riau yang dipegang oleh Singapura, semenjak 1946, (FIR) atau *Flight Information Region* adalah suatu ruang udara dengan dimensi tertentu dimana pelayanan informasi penerbangan dan pelayanan kesiagaan diberikan, untuk wilayah Kepulauan Riau yang termasuk juga Batam, Tanjungpinang, dan Bintan dipegang oleh Singapura. Apabila pesawat akan melintas di wilayah tersebut, tidak hanya

⁵ Suryo Sakti Hadiwijoyo, **Perbatasan Negara Dalam Dimensi Hukum Internasional**, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2011 hlm 8

⁶ Priyatna Abdurrasyid, **Kedaulatan Udara di Ruang Udara**, PT Fikahati Aneska, Jakarta, 2003 hlm. 92

⁷ Prita Amalia, **Industri Penerbangan Di Indonesia**, PT Refika Aditama, Bandung, 2016, hlm. 9

meminta izin kepada ATC Indonesia, namun juga wajib meminta *clearance* kepada Singapura. Berikut adalah gambar peta Indonesia beserta dengan Bandar Udara Internasional tahun 2017.

Gambar 1. Bandar Udara Internasional di Indonesia Tahun 2017



Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan Indonesia, 2017

Mulai 1946 hingga kini ruang udara di atas batam dan bintang berada sepenuhnya di bawah oleh pengawasan Singapura melalui *Flight Information Region /FIR*, Indonesia yang saat itu baru merdeka belum mempunyai kapasitas serta kemampuan di dalam lalu lintas wilayah udara, oleh karena itu Indonesia dianggap tidak dapat memperlihatkan kapasistas dan kemampuannya dalam mengelola ruang udara, yang pada

akhirnya saat ini ruang udara di atas Batam dan Bintan tetap berada di bawah kekuasaan Singapura, hal ini sesuai dengan isi perjanjian *“Agreement Between The Government Of The Republic Of Indonesia And The Government Of The Republic Of Singapore On The Realignment Of The Boundary Between The Singapore Flight Information Region And The Jakarta Flight Information Region”* penyerahan atau pendelegasian terhadap sebagian dari wilayah ruang udara di Indonesia tepatnya pada wilayah kepulauan Riau untuk Singapura berdasarkan Konvensi Chicago 1944 tentang Air Services – Air Traffic Control Service, Flight Information Service and Alerting Service, ketika ICAO mengadakan kembali sebuah pertemuan di Dublin pada tahun 1946, saat itu Indonesia baru merdeka sehingga tidak hadir dalam pertemuan itu, akhirnya Singapura lah yang mendapatkan mandate dari ICAO untuk mengatur navigasi penerbangan sipil di wilayah Natuna dengan nama dari pemerintah Indonesia, selanjutnya untuk dapat dikembalikan kepada Indonesia

Indonesia kembali mengadakan suatu perundingan beserta pemerintah Singapura berkaitan dengan penataan kembali terhadap suatu batas penerbangan wilayah atau region / FIR Singapura dan juga FIR Jakarta yang diadakan September 1995. Kesepakatan dari perundingan ini menyebutkan bahwa penanganan control wilayah udara di atas kepulauan Riau dimana disebut Natuna pada saat itu dilakukan oleh Singapura, persetujuan dua Negara ini akan berakhir dalam kurun waktu setelah 5 tahun.

Persetujuan Indonesia – Singapura apabila dihitung maka akan berakhir pada September 2000, namun sampai sekarang wilayah udara Indonesia pada wilayah kepulauan Riau tetap dipegang kendali oleh Singapura, berdasarkan hal ini apabila pesawat Indonesia yang akan mendarat ke wilayah Batam dan Bintan harus melapor kepada operator menara lalu lintas udara Singapura, ATC, sehingga tidak adanya kekuasaan atas Batam dan Bintan oleh pemerintah Indonesia sendiri.

Pengaturan tentang control alih udara Indonesia pada Singapura telah beberapa kali diperharau kembali semenjak 1946. Hal ini merujuk kepada perjanjian pendelegasia antara dua pihak pada tahun 1995 dan telah diperpanjang dalam kurun waktu hingga 2013. Hal ini juga telah diatur dalam Keppres No.7/1996. Keppres No.7/1996 merupakan bentuk diratifikasinya *Agreement Between The Government Of The Republic Of Indonesia And The Government Of The Republic Of Singapore On The Realignment Of The Boundary Between The Singapore Flight Information Region And The Jakarta Flight Information Region*. Dimana di dalam pasal 1 dijelaskan

Pasal 1

Mengesahkan *Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Republic of Singapore on the Realignment of the Boundary between the Singapore Flight Information Region and the Jakarta Flight Information Region*, yang telah ditandatangani Pemerintah Republik Indonesia di Singapura, pada tanggal 21 September 1995 sebagai hasil perundingan antara kedua pihak dari Singapura dan Indonesia, yang salinan naskah aslinya dalam bahasa Inggris sebagaimana terlampir pada Keputusan Presiden ini.

FIR Singapura berasal pasca WW-II pada tahun 1946, sebelum ICAO, bahkan sebelum Singapura ada sebagai negara merdeka. Wilayah udara yang bersangkutan mencakup Kepulauan Riau, Natunas dan Anambas serta sebagian wilayah udara internasional di Laut Cina Selatan. Kemudian di adakan sebuah Pertemuan RAN 1993 mencatat sebuah makalah Indonesia yang meminta penataan kembali Jakarta, Kota Kinabalu dan FIR Singapura, dan makalah dari Singapura tentang subjek yang sama. Pertemuan RAN 1993 mencatat bahwa pemerintah Indonesia dan Singapura sepakat untuk menunda diskusi untuk konsultasi lebih lanjut. RAN 1993 menyatakan keprihatinan tentang usulan Indonesia untuk wilayah bahaya di wilayahnya dan Lautan Tinggi, menekankan bahwa Negara harus menahan diri dari membangun daerah bahaya permanen.

Pada tanggal 12 Juni 1996, Indonesia dan Singapura mengajukan Proposal untuk Amandemen (PfA) ke ICAO untuk batas FIR Singapura / Jakarta. PfA APAC 96/6 dikirim ke ICAO HQ 05 Agustus 1996 dan Negara-negara pada 14 Januari 1997 mendapat komentar oleh Malaysia ('Malaysia prihatin dengan restrukturisasi FIR Singapura sebagai Koridor Laut China Selatan yang didelegasikan ke Malaysia untuk penyediaan ATS yang berada di wilayah tersebut') sebelum tanggal penutupan 28 Februari 1997; dan tidak ada kemajuan lebih lanjut dicatat dalam catatan Kantor Wilayah.

Pada tahun 2009, parlemen Indonesia menginstruksikan Menteri Transportasi untuk mengambil alih ketentuan navigasi penerbangan di sektor-sektor di mana wilayah udara negara ada, dan Undang-Undang Penerbangan Indonesia 2009 menyatakan bahwa ini harus dilakukan pada tahun 2024. Baru-baru ini, pertemuan tentang masalah tersebut terjadi antara Indonesia dan ICAO pada November 2014, dan pada 20 Oktober 2015, hingga 16 September 2016 dan 02 Desember 2016. Penguasaan terhadap ruang udara tersebut memberikan pengaruh besar dalam berbagai sector, utamanya pertahanan dan keamanan udara, karena Indonesia tidak berdaulat secara utuh. Bahkan dalam Pasal 6 UU No 1/2009 ditegaskan bahwa pemerintah RI menjalankan tanggung jawab dan wewenang pengaturan ruang udara dalam hal ikhwal kepentingan yang berkaitan dengan penerbangan, pertahanan, kemudahan perekonomian nasional, serta keamanan Negara, social budaya, serta lingkungan udara. Hal ini yang menjadi perhatian penulis untuk melakukan penelitian dengan judul Kedaulatan Negara Republik Indonesia Di Ruang Udara Batam Dan Bintan Ditinjau Berdasarkan Prinsip Teritorial Indonesia

Orisinalitas Penulisan

No	Nama	Fakultas/ Universitas	Tahun	Judul	Substansi	Pembeda
1.	Dita Anggraini Wibowo	Hukum / Brawijaya	2014	Pelanggaran pada wilayah Kedaulatan Udara di Negara Indonesia yang dilakukan Pesawat Sipil Asing	Penelitian ini membahas permasalahan dalam larangan oleh pesawat udara asing yang melewati teritorial Indonesia tanpa melalui persetujuan terlebih dahulu kepada Indonesia.	Skripsi ini akan menganalisa mengenai kedaulatan Indonesia di atas ruang udara batam dan Bintan yang sampai saat ini masih dalam kekuasaan singapura
2.	Ratih Puput Prasetyani	Hukum/ Brawijaya	2015	Analisis Yuridis Terhadap Tanggung Jawab Negara Ukraina Atas Jatuhnya Pesawat Malaysia Airlines Mh17 Ditinjau Dari Hukum Udara Internasional	Penelitian ini membahas tanggung jawab dari Negara kolong dalam hal ini yang dilewati pesawat asing komersil yang menyebabkan jatuhnya pesawat penerbangan komersil	Skripsi ini menganalisa tentang bagaimana kedaulatan territorial Indonesia atas ruang udara batam dan Bintan yang menjadi kewenangan Singapura atas lalu lintas udara dari dan ke batam.

B. RUMUSAN MASALAH

1. Bagaimana Kedaulatan Negara Republik Indonesia Di Ruang Udara Batam dan Bintan atas FIR Singapura berdasarkan prinsip teritorial Indonesia?
2. Bagaimana Perlindungan Hukum Wilayah Udara Batam dan Bintan dalam Hukum Udara Internasional?

C. TUJUAN PENELITIAN

1. Untuk mengidentifikasi serta menganalisa kedaulatan Negara Republik Indonesia di ruang udara batam dan Bintan atas FIR Singapura ditinjau berdasarkan prinsip teritorial Indonesia.
2. Untuk mendiskripsikan serta menganalisa perlindungan hukum wilayah udara batam dan bintan dalam hukum udara internasional

D. MANFAAT PENELITIAN

1. Manfaat Teoritis

Diharapkan mampu memberikan sumbangan ilmu dan pengetahuan bagi ilmu hukum khususnya Hukum Udara dan Ruang Angkasa Internasional. Khususnya terhadap perkembangan kedaulatan wilayah ruang udara batam dan Bintan.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi Akademisi

Diharapkan mampu memberikan sumbangan informasi dan juga menjadikan penelitian ini sebagai referensi pada beberapa kajian ilmiah maupun penelitian.

b. Bagi Umum

Diharapkan agar dapat menjadi sumber referensi dalam pencarian informasi terkait kedaulatan wilayah udara Batam dan Bintan.

E. SISTEMATIKA PENULISAN

Adapun sistematika penulisan penelitian ini adalah :

BAB I PENDAHULUAN. Pada bab ini Penulis menguraikan mengenai latar belakang masalah, orisinalitas penelitian, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penulisan, dan sistematika penulisan hukum.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA. Pada bab ini Penulis menguraikan mengenai kerangka teori yang berisi sub bab yaitu tinjauan umum tentang kepastian hukum, perlindungan hukum, jaminan sosial, dan hubungan kerja.

BAB III METODE PENULISAN. Pada bab ini Penulis menguraikan mengenai jenis penelitian, metode pendekatan penelitian, jenis dan sumber bahan hukum, teknik memperoleh bahan hukum, teknik analisis bahan hukum, dan definisi operasional.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN. Pada bagian ini Penulis menjelaskan terhadap hasil penelitian yang membahas tentang

BAB V PENUTUP. Pada bagian ini Penulis menjelaskan hal yang berkaitan dengan kesimpulan dari hasil pembahasan dan saran-saran terkait permasalahan yang ada.

DAFTAR PUSTAKA